TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU




Tatry

1936

GRUDZIEŃ

12

cena 50 gr.

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA GRUDZIEŃ 1936 ROK 1 (XI) Nr. 12

ZARZĄD GŁÓWNY POLSKIEGO TOURING KLUBU I REDAKCJA MIESIĘCZNIKA „TOURING" SKŁADAJĄ SERDECZNE ŻYCZENIA ŚWIĄTECZNE I NOWOROCZNE P. P. CZŁONKOM POLSKIEGO TOURING KLUBU, CZYTELNIKOM, ORAZ PRZYJACIOŁOM I SYMPATYKOM KLUBU.

Jakie są szanse powiększenia polskiego stanu posiadania w zakresie taboru samochodowego?

Rozważania, które poniżej zamieszczamy, są skazane z góry na szerszą dyskusję i krytykę. Nie wynikają one z tak powszechnego dla naszych czasów pesymizmu. Mają być raczej podstawą do szukania dalszych dróg wyjścia, dla tym silniejszego dążenia, by rzucone hasło motoryzacji znalazło podstawy do całkowitego urzeczywistnienia.

Punktem wyjścia naszego rozumowania jest porównanie stanu posiadania, względnie zamożności ludności polskiej. Przecież jest jasne, że człowiek niezamożny nie kupi samochodu. Musimy więc policzyć się — ilu nas jest takich, którzy powinni posiadać samochód niezależnie od tych, którzy pragną posiadać samochód.

Pragnąć może każdy. Lecz jeśli dla pragnących będzie to ciężar nad siły, to taki posiadacz samochodu stanie się ciężarem społecznym, a nie obywatelem aktywnym, przynoszącym sobie i gromadzie korzyść. Jedynie w tym wypadku, gdy posiadacz samochodu zarobkowego używa go jako środka swych dochodów, możemy się pogodzić z takim stanem rzeczy, że ktoś posiłkuje się samochodem, nie łożąc na jego utrzymanie.

Jeżeli wyjdziemy ze słusznego założenia, że do utrzymania i nabycia samochodu nawet na raty ulgowe, potrzebny jest miesięczny dochód w wysokości około tysiąca złotych, to nie trudno nam będzie określić granicę ilości samochodów, na które może się zdobyć całe społeczeństwo, niezależnie od ilości autobusów miejskich, samochodów towarowych, czy taksówek, jako te trzy zasadnicze typy wozów zarobkowych. Poprostu więc musimy sobie odpowiedzieć na jedno pytanie — ile jest osób w Polsce, zarabiających około tysiąca złotych miesięcznie. Do tej cyfry możemy dorzucić jakiś procent, lub odjąć, to jest obojętne, by daną cyfrę zaokrąglić. Optymiści będą twierdzić, że można zarabiać mniej niż tysiąc złotych miesięcznie i zdobyć się na utrzymanie i kupno samochodu, pesymiści powiedzą, że nie każdy zarabiający 1.000 zł. jest obowiązany kupić samochód. Możemy więc dla pogodzenia obu poglądów zatrzymać się na cyfrze otrzymanej ze statystyki.

A teraz popatrzmy jak się przedstawia stan posiadania samochodów i ilość dobrze sytuowanych osób u nas i np. w Niemczech.

Mamy przed sobą statystykę niemiecką nie najnowszą, lecz zawsze jeszcze realną, jeśli zważymy, że ilość rozpowszechnionych tam samochodów stale od tego roku wzrasta i nie maleje. Oto jak ona wygląda:

Ilość osób	zabiających ponad Mn. rocz.
33,000	30,000
3,000	28,500
4,000	27,000
4,500	25,500
5,000	24,000
6,000	22,000
7,500	21,000
9,000	19.500
11,000	18,000
14,000	15,000
20,000	15,000
25,000	13,500
35,000	12,000
50,000	10,500
70,000	9,000
115,000	7,500
200,000	6,000
Razem 622,000	

Ponadto:

420,000	4,000 Mn.
ponad milion osób zarabiaj.	3,000 Mn.

Umyślnie odgraniczyliśmy tę grupę osób, która zarabia 6.000 Mn., gdyż to odpowiada naszej rocznej pensji czy zarobkowi około 12.000 zł. Wprawdzie można powiedzieć, że drożyzna życia w Niemczech jest tego rodzaju, że właściwie osoba zarabiająca 6.000 Mn. nie nie może się równać z osobą zarabiającą w Polsce 12.000 zł. I to rozumowanie jest słuszne. Lecz zarazem cena nabycia samochodu zaczyna się w Niemczech od 1.000 czy 1.600 Mn., podczas gdy w Polsce najtańszy samochód kosztuje 4.500 zł., a więc około 2.200 Mn. W każdym razie, gdy zestawimy ilość osób dobrze sytuowanych w Niemczech z ilością tam rozpowszechnionych samochodów, otrzymamy stosunek:

Ilość osób: 622,000. Ilość samochodów osobowych 1.404.085!!

A teraz przyjrzyjmy się, jak przedstawia się dochód obywateli polskich, mogących nabyć samochody. Wyszukanie odpowiednich cyfr w statystyce nastręcza poważne trudności. Jeszcze w r. 1931 był opublikowany wykaz płatników podatku dochodowego według wysokości dochodu, przedstawiający się następująco:

Ilość osób zarabiających od:

Złotych:	
2,600	295,000
2,600 do 3,400	79,000
3,400 do 4,400	61,000
4.400 do 6.000	53,000
6,000 do 12,000	64,000
12,000 do 20,000	21,000
20,000 i wyżej	16,000

Moglibyśmy więc bez przesady postawić twierdzenie, że ilość osób mogących sobie pozwolić na nabycie i utrzymanie samochodu nie może przekroczyć o wiele więcej niż 30,000 osób. I tak zdaje się sprawa wygląda w rzeczywistości.

Gdybyśmy jednak szukali dróg wyjścia z tych żelaznych klamer, uniemożliwiających rozpowszechnienie się samochodu osobowego wśród szerszych warstw społecznych, to widzimy tylko dwie drogi.

Jedna to dalsze potanienie samochodu. Druga, to nauczenie używania samochodu nie dla przyjemności, lecz dla własnych korzyści.

Dla podkreślenia ważności ceny samochodu podajemy poniżej dane, ilustrujące jakie samochody sprzedają się i w jakich ilościach wśród publiczności amerykańskiej, niewątpliwie jeszcze lepiej sytuowanej niż Niemcy. Otóż rzucającym się w oczy faktem jest to zjawisko, że samochody drogie w granicach ponad 2000 dol. znajdują tylko 22% nabywców. Dalej sprzedają się samochody w cenie od 850 dol. do 2.000 dol. i to również w skromnej ilości 16% ogólnie sprzedanych. Poważną ilość klienteli zdobywa sobie dopiero ten typ samochodu, którego cena nie przekracza sumy od 450 do 850 dol. oraz samochody poniżej 450 dol. Obie te grupy nabywców stanowią aż 82% kupujących.

A teraz zastanówmy się jak to wygląda w porównaniu do Polski. Samochód za 450 dolarów, to na nasze pieniądze około 2,500 zł., a za taką cenę samochodu w Polsce nabyć nie możemy. Innymi słowy, nasz świat kupiecki wyczerpać może najwyżej owych pierwszych 2 plus 16% nabywców; 82% nabywców to ci wszyscy, którzy pragną mieć samochody, lecz którzy ich nabyć nie mogą. Jeżeli to rozumowanie jest słuszne, to moglibyśmy jeszcze liczyć na pięciokrotne powiększenie stanu posiadania samochodów przy właściwej obniżce cen czy to własnych, czy obcych wozów. I na ten temat pragnęlibyśmy usłyszeć opinię naszych czytelników.

Inż. Eugeniusz Porębski.

zapisujcie się na członków polskiego touring klubu.

pamiętajcie, że członkowie otrzymują „touring" bezpłatnie.

Szlakiem Legionów Polskich na Wołyniu

Z pośród licznie rozsianych pamiątek historycznych na obszarze wschodnich województw Polski zarówno tych, które sięgają dawnych dziejów naszego państwa i narodu, jak i tych, które pochodzą z czasów nam tak bliskich i tak drogich każdemu sercu polskiemu, nie mogą one przejść tylko do historii, nie zachowawszy po sobie wyraźnych śladów, nie mogą być one zatarte, bo był za wielki czyn, jaki je wzniósł.

Zdając sobie sprawę, że jesteśmy odpowiedzialni przed przyszłością za dochowanie i jak najtrwalsze zakonserwowanie pamiątek po Pierwszym Żołnierzu i szarej braci polskiej, własnym życiem okupującej niepodległość, — nie szczędząc wysiłków, w poczuciu obowiązku obywatelskiego, — musimy opieką otoczyć tak cenny skarb polskich pamiątek, które ręką niejednego z nas były ustanowione.

Jedne z nich już znalazły opiekę, inne natomiast równie cenne, wymagają roztoczenia jej dopiero i zainteresowania ze strony całego społeczeństwa. Do tych ostatnich należą tereny północnego Wołynia, między Styrem a Stochodem, pamiętne z walk Legionów Polskich z roku 1915 i 1916.



Grobla na Polesiu. *Fot. J. Bułhak.*

Tu, w rejonie Lasów Wołczeckich, Maniewicz, Kościuchnówki, na obszarze powiatów: Kowelskiego, Kamienia-Koszyrskiego, Sarneńskiego i Łuckiego, wszystkie trzy brygady Legionów sięgnęły po laury zwycięstwa w bohaterskich walkach z armią rosyjską. Tu, pieczętując krwią, żołnierz polski otwarcie wyznał, że naród jego nie wyrzekł się swej niepodległości, o nią walczy i jej się domaga.

Na całym obszarze zarysowują się wyraźnie trzy szlaki z okresu walk Legionów od listopada 1915 roku do lipca 1916.

1. Rejon Lasów Wołczeckich, stanowiące tyłowe osiedla legionowe, z których już nie pozostały ślady. Odnaleziono tu tylko miejsce kwatery Komendanta w Nowej Rarańczy i pozostałości polowej kolejki wąskotorowej.

2. Rejon Maniewicz, gdzie również nie przeprowadzono żadnych prac konserwacyjnych terenu i wreszcie. —

3. Rejon Kościuchnówki, jedyny teren, na którym miejscowe czynniki coś już zrobiły. Wybudowano więc 9 km. drogę bitą, ze wsi Kościuchnówka do st. kolejowej Czartorysk, uporządkowano 3 cmentarze legionowe, sporządzono w niektórych punktach tablice orientacyjne, rozpoczęto budowę 36-cio metrowego kopca, który usypano już prawie do połowy, wybudowano szkołę powszechną, która służy również za schronisko, a u stóp kopca postawiono obelisk z okazji rocznicy walk, jednak prac konserwacyjnych urządzeń polowych nie przeprowadzono. Pozostało zatem jeszcze do zrobienia bardzo wiele, tak pod względem zorganizowania terenu dla ruchu turystycznego (schroniska, restauracje, drogi, tablice orientacyjne) jak i odtworzenia urządzeń polowych (okopów, ziemianek, osiedli i t. p.), fragmentów pozycyj, całej „Reduty Piłsudskiego“ i znajdującego się naprzeciwko niej rosyjskiego „Orlego Gniazda“.

O tym rejonie wydana została broszura przez zawiązany w bieżącym roku, Komitet Opieki nad Pobojowiskami Legionów Polskich i Towarzystwo Rozwoju Ziem Wschodnich p. t. „Pobojowiska Legionów“. Kościuchnówka — Optowa“. Broszura ta, doskonale opracowana przez kpt. H. Zielińskiego i prof. M. Wędrzeckiego, składa się z trzech części: z części ogólnej — historycznej, turystycznej i z przewodnika po tych terenach.

„Piękna była jesień 1915 r. — jak opisuje kpt. Zieliński — słoneczna, w otoczeniu prześlicznego krajobrazu lesistego Wołynia.



Kościuchnówka (Wołyń). Strumyk pod górą Polaków
Fot. Augustynowicz.

W tym to czasie, w dniu 27 września do rejonu Kościuchnówki — Wołczecka nadciągnęły wśród wrzawy walk z wycofującą się kawalerją rosyjską oddziały legionowe. Od Hołuzji ciągnęły bataliony I brygady Legionów Polskich z 1/1. pułku piechoty na czele... I brygada w tych walkach występowała bez swego dowódcy Józefa Piłsudskiego i 5. pułku piechoty. Brygadą dowodził w zastępstwie płk. Edward Rydz-Śmigły... Rosyjska piechota, silnie obwarowana w Kołodji i Sobieszczycach, narazie broniła się tylko, osłaniając przeprawę przez Styr pod Rafałówką coraz to nowszych posiłków. Wreszcie uderzyła. Jej pierwszy atak został skierowany na Kościuchnówkę 2 października 1915 roku. Bronił tej wsi I bataljon 1. pułku i 6. pułk piechoty. Głośne chóralne „urrrra", pochylone bagnety i nawała piechoty rosyjskiej ruszyła do szturmu. Rozpoczęła się rozpaczliwa obrona. Przewaga paru bataljonów rosyjskich była widoczna. Patrole meldowały o ruchach rosyjskich na tyłach własnych pozycyj. Nastąpił odwrót na Wołczeck, gdzie stała Komenda Legjonów Polskich i dalej na Maniewicze..."

„W początkach lipca 1916 roku nastąpiło główne uderzenie Rosjan na odcinku Legjonów Polskich. Dzień 4 lipca od wczesnych godzin porannych rozpoczął się potężnym ogniem artylerji rosyjskiej, w którym wzięło udział około 100 dział do najcięższych kalibrów włącznie. Szczególnie dotkliwy był ten ogień na odcinku I bataljonu 5. pułku piechoty i obu bataljonów V i VI z 7. pułku piechoty. Huk, trzask, były tak silne, iż żołnierzom pękały bębenki w uszach. Straty mnożyły się z godziny na godzinę, ogień zamiast słabnąć, przybierał na sile w miarę, jak o Izywały się coraz to nowsze baterje. Komendant wraz z szefem Sosnkowskim przybył na pozycje, by widokiem swym dodać ducha żołnierzom. Sam udał się na redutę, szef Sosnkowski zaś do VI bataljonu, który miał dotychczas najwięcej strat, szczególnie od strzaskanych belek, jakiemi były wyłożone ściany okopów pozycji. Przed wieczorem ogień artylerji rosyjskiej zaczął powoli przesuwać się do tyłu i równocześnie ruszyło natarcie piechoty rosyjskiej, wychodzące z rejonu dworu i młyna w Kościuchnówce. Odezwały się karabiny, działa umieszczone w okopach, oraz granaty ręczne i miotacze min. Rozpoczęła się masakra krwawa i tem potężniejsza, im potężniejsze stawało się natarcie rosyjskiej piechoty... Polska Góra została opanowana przez wroga i podpułkownik Berbecki, dowódca „piątaków", rzucił do przeciwuderzenia kompanję porucznika Myszkowskiego, która doszła do Polskiej Góry i wyrzuciła z niej nieprzyjaciela... Ostatecznie przy zapadającym mroku I brygada utrzymała się na swych pozycjach z wyjątkiem stanowisk I baonu 5. pułku piechoty. Tak samo przedstawiała się sytuacja i w III brygadzie. Komendant, obawiając się jednak, że Rosjanie mogą w nocy uderzyć z najbliższej odległości na zdeorganizowane stanowiska V i VI bataljonów, wydał rozkaz przesunięcia się na drugą pozycję, przy pozostawieniu drobniejszych oddziałów na opuszczonych pozycjach. Rozpoczął się zaciekły bój przy użyciu bagnetów, kolb i granatów ręcznych. Bataljon, zaskoczony jeszcze nowym przeciwuderzeniem rosyjskiem, wychodzącym na jego tyły, musiał wkońcu wycofać się, ponosząc olbrzymie straty..."

W niezadługim czasie zapewnie teren ten stanie się dostępnym dla ruchu turystycznego i wzbudzi szerokie zainteresowanie w społeczeństwie polskim. Pozostało jeszcze bardzo dużo do zrobienia, by odtworzyć teren ten takim, jaki był w dniach najkrwawszych czynu żołnierza polskiego. Odtworzona ma być w 1-ej linii pozycji cała „Reduta Piłsudskiego, rosyjskie „Orle Gniazdo", gniazda obronne w przedłużeniu „Reduty" i okopy, z drugiej linii — fragmenty pozycji poszczególnych oddziałów legionowych w Lasku Polskim. Z urządzeń tyłowych będziemy mogli zwiedzać fragmenty osiedla Nowa Rarańcza, a przedewszystkim kwaterę Komendanta, po-



Stary rybak na Prypeci. *Fot. Photo-Plat.*

tem fragmenty poszczególnych osiedli pułkowych, dawną kolejkę frontową i wiele innych pamiątek.

Do tej pory Komitet Opieki nad Pobojowiskami legionów, mimo krótkiego swego istnienia, potrafił odtworzyć już okopy na „Reducie" w długości 1 km., postawić 50 słupów informacyjno-opisowych i zorganizować, wespół z wołyńskim Komitetem, obchód 20-to lecia tych walk w dniu 5 lipca b. r., z którym mogli zapoznać się wszyscy radiosłuchacze, gdyż nadawany był przez Polskie Radio. Na te uroczystości wydana już była broszura, o której wyżej mówiłem, a którą można nabyć w Towarzystwie Rozwoju Ziem Wschodnich.

Mieczysław Gajak.

Rozwój motoryzacji W. Brytanii

Następujący po kilku latach stałego rozwoju, rok operacyjny 1935/37 (kończący się dnia 30 września) był nowym rekordem samochodowej produkcji angielskiej.

Dzięki rozumnej ogólnej polityce gospodarczej, zastosowania w odpowiednim czasie dewaluacji funta, wreszcie wskutek nieprzeprowadzania przedwczesnych inwestycji i niewprowadzania na rynek niewypróbowanych inowacji, angielski przemysł samochodowy bez specjalnego nakręcania konjunktury (jak to np. miało miejsce w Niemczech), bez sztucznych pomocy i zastrzyków, stale i nieprzerwanie się rozwija, zajmując nadal pierwsze miejsce w Europie.

Tegoroczna — trzydziesta z rzędu wystawa samochodowa w Londynie była odzwierciadleniem kwitnącego stanu angielskiego przemysłu samochodowego — w szczególności zaś produkcji wozów osobowych.

Krajowe fabryki wystawiły w roku bieżącym 80 modeli wozów osobowych wszelkich wielkości w cenie od 100 do 3.000 Ł. — wobec 76 modeli w roku ubiegłym.

Jakkolwiek przemysł samochodowy, jako taki (prócz 25% obniżki podatków od eksploatacji samochodów, obowiązującej od 1.I. 1935 roku), nie jest specjalnie uprzywilejowanym, jednak ogólna rozumna polityka celna i gospodarcza uczyniła konkurencję na rynku angielskim dla wozów zagranicznych bardzo trudną.

Fabryki amerykańskie chcąc konkurować na rynku angielskim — importować muszą swe wyroby z filii lub montowni w Kanadzie (przez co korzystać mogą z cła wynoszącego 22²/₃% ad valorem — zamiast normalnego — wynoszącego 33½% wartości), europejskie zaś firmy muszą zakładać własne wytwórnie, lub montownie na miejscu.

Uczynił to swego czasu Citroën, potem Renault, ostatnio zaś Delage zakłada angielskie towarzystwo dla budowy swych wozów w Anglii.

Przechodząc do analizy statystycznej. zwróćmy uwagę na poniższą tablicę, która charakteryzuje nalepiej: stały wzrost produkcji, konsumcję wewnętrzną, jak również ekspansję nazewnątrz.

ROK	Produkcja w sztukach	Konsumpcja wewnętrzna	Eksport w sztukach	Import w sztukach
1922	73.000	91.900	3.000	22.350
1923	92.500	108.800	6.250	27.000
1924	146.500	154.700	15 600	23,700
1925	167.000	186.000	29.000	47.600
1926	197.000	187.100	32 500	21.500
1927	211.500	207 500	35 700	31.400
1928	211.800	211.500	32 500	32.150
1929	239 000	237 000	42.000	37 800
1930	236.500	222 000	29.500	11.300
1931	226.000	208.000	24.300	3,600
1932	232.700	200 000	40.200	3.000
1933	286 300	238.600	51 700	4.000
1934	342 500	295 000	57.500	12.400
1935	404.000	353.000	71 000	15.400
1936	450.000	382.000	76.500	12.700

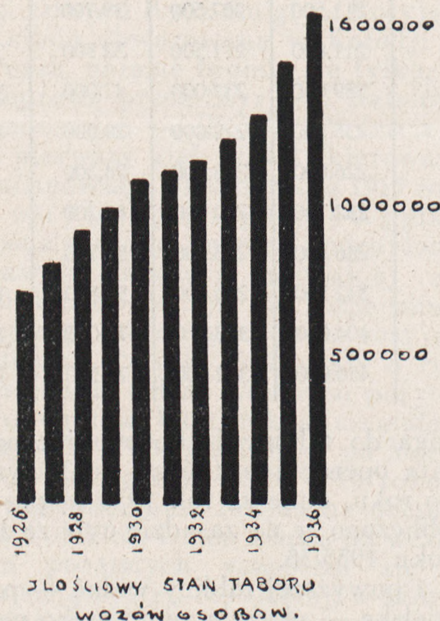
Uwaga do tablicy I: Poczynając od roku 1927, lata operacyjne kończą się 30 września każdego roku, dane za rok 1936 są przybliżone — obliczono je na zasadzie cyfr za 10 miesięcy roku 1935/36.

Jak z powyższej tablicy widać — produkcja angielska — okazała się nietylko nadzwyczaj odporną podczas kryzysu (nieznaczny spadek produkcji w latach 1930 i 31), lecz potrafiła znacznie zwiększyć swój eksport. Stan ilościowy kursującego taboru (w szczególności zaś samochodów osobowych) stale wzrasta, przy czym ogólny roczny przyrost wyniósł w ostatnim roku około 180.000 sztuk (w tem wozów osobowych około 165.000 sztuk). Jest to największy przyrost wozów osobowych w ostatnich latach. Wystarczy dla porównania przypomnieć cyfry z lat przedkryzysowych, a mianowicie 1927 — 28 — kiedy przyrost wynosił około 122.000 sztuk i typowy rok kryzysowy (1930 — 31) z przyrostem około 28.000 sztuk.

Ilościowy stan taboru podaje Tablica II-ga.

Na 1.X roku	Wozów osob.	Wozów ciężar.	Auto-busów	Specjalnych	Ogółem
1926	696,000	261,500	104,000	20,500	1,082,000
1927	800,000	287,000	98,500	23,000	1,209,500
1928	900,000	311,500	97,000	23,500	1,332,000
1929	998,500	336,000	99,500	25,500	1,459,000
1930	1,074,000	365,000	102,000	27,500	1,558,500
1931	1,100,000	367,500	89,000	27,600	1,584,100
1932	1,150,000	377,000	86,700	29,000	1,642,700
1933	1,227,000	395,000	87,000	30,400	1,739,400
1934	1,332,000	420,800	87,000	32,500	1,872,300
1935	1,438,000	440,000	87,400	36,000	2,051,400
1936	1,652,000	453,000	88,000	37,200	2,230,200

Analizując powyższą tablicę widzimy, iż najpoważniejszym jest przyrost wozów osobowych. Niewielki względnie przyrost kursujących wozów ciężarowych i autobusów—ma swoje specjalne przyczyny — na które zwróci-



ILOŚCIOWY STAN TABORU WOZÓW OSOBOW.

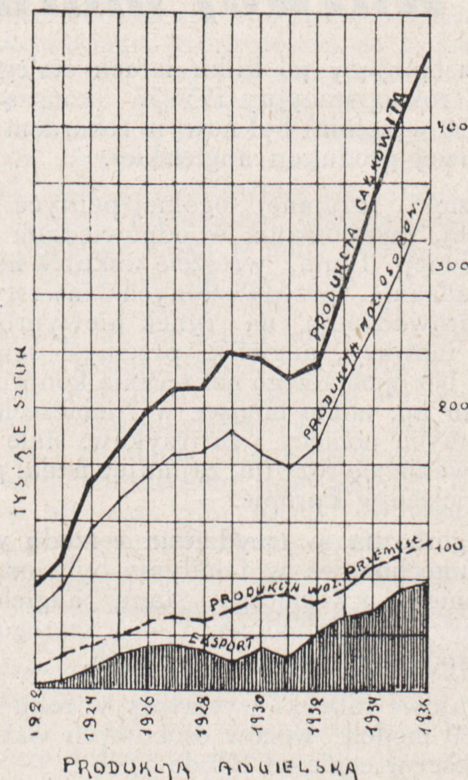
my uwagę w drugiej części niniejszego artykułu. Ogólny jednak wzrost identyfikuje się podniesieniem konjunktury tak znamiennym dla Anglii w ostatnich latach. Wystarczy zauważyć—że ogólny wskaźnik przemysłowy—przyjęty w roku 1930 za 100 — i wykazujący w latach 1931 i 1932 spadek — określa się cyfrą 106 na rok 1934, 113 — na rok 1936 — a za rok 1936 wyniesie prawdopodobnie około 115 — 116.

Produkcja stali wzrosła od roku 1932 — tak iż przekroczyła poziom 1927 r.; wynosiła ona:

W roku 1932 — 5.282 tysięcy tonn; w roku 1934 — 8.860 tysięcy tonn i w roku 1935— około 11.000 tysięcy tonn.

Szybkość jednak wzrostu motoryzacji jest wprost zastanawiająca. Każdy rok dawał stały wzrost kursującego taboru — ostatnie zaś lata wykazały wybitne przyspieszenie. Wobec powyższego, problem komunikacji—ze względu na drogi, stał się w Anglii kwestią nadzwyczajnej wagi.

Jakkolwiek ilość dróg stale wzrasta — w roku 1921 — wynosiła około 134.400 mil —



PRODUKCJA ANGIELSKA

a obecnie ponad 180.000 mil, motoryzacja rozwija się jeszcze szybciej — przyczyniając często wiele trosk — zarówno z powodu konieczności ulepszania i urzymywania dróg — jak i z powodu wypadków. Dla przemysłu zaś samochodowego — interesującym jest pytanie, jak długo jeszcze rozwój taki trwać może i kiedy nastąpi nasycenie rynku wewnętrznego.

Analizując bliżej ostatnie lata rozwoju sprzedaży — zauważyć można pewne zahamowanie wzrostu.

W poniższej tablicy III-ej podano przy-

Lata	Produkcja	Eksport	Import	Nowe rejestracje		
				Ogółem	Na dopełnienie	Na nadwyżkę
1931—32	232,700	40,200	3,000	200,000	141,400	58,600
1932—33	286,300	51,700	4,000	238,600	141,900	96,700
1933—34	342,500	57,500	12,400	295,000	162,100	132,900
1934—35	404,000	71,000	15,400	353,000	173,900	179,100
1935—36	450,000	76,500	12,700	382,000	203,200	178,800

bliżone rozbicie sprzedaży (nowych rejestracji) na kupna dopełniające tabor i idące na nadwyżkę.

Jak widać z powyższego, ostatnia cyfra ostatniej kolumny uległa w roku bieżącym pewnemu zmniejszeniu.

Było by to pierwszym sygnałem — zbliżania się do punktu nasycenia.

O ile chodzi o wozy osobowe, oddawna już starano się obliczyć ilość możliwej klienteli— wychodząc z wysokości dochodu społecznego — obliczenia te jednak zawiodły w tym sensie — że ilość kupowanych (zarejestrowanych) samochodów osobowych przekroczyła znacznie przybliżone cyfry jednostek posiadających dochód, umożliwiający nabycie i utrzymanie samochodu.

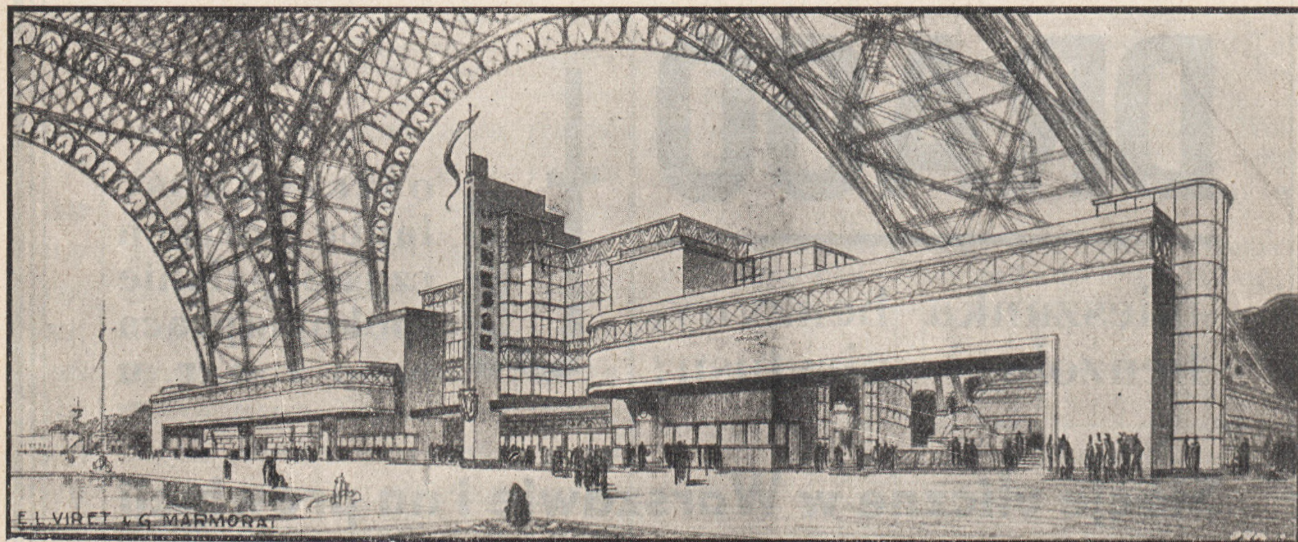
Jeszcze w latach 1928—29. Związek przemysłowców samochodowych Wielkiej Brytanii — obliczał — wychodząc z założenia, że każdy zarabiający ponad 450 Ł — może posiadać jeden samochód osobowy, a ponad 2.000 Ł rocznie dwa — możliwości rynkowe, t. zw. „Potential Comsumption" na liczbę 880.000 sztuk wozów osobowych. Obliczenia te zostały skorygowane przez A. E. Feavearyear'a w „Economic Journal" w 1933 r. — obliczającego, iż 25% wszystkich będących w użyciu samochodów osobowych, służy do celów handlowych. Odrzucając część z ilości obecnie kursujących wozów osobowych (1.652.000 szt.) — 25% otrzymamy około 1.240.000 sztuk — rzeczywiście będących w użytku prywatnym wozów osobowych.

Ilość jednak osób zarabiających ponad 450 Ł rocznie szacują obecnie na 800.000 — budowane więc na powyższych obliczeniach horoskopy zawiodły w sensie dodatnim. Wytłomaczyć to można tem, że wiele osób posiadających wyższy dochód — nierzadko posiada dwa lub trzy samochody, jak również i tym, że rozwijające się budownictwo podmiejskie — zmusza wiele osób do używania samochodu, jako koniecznego a nie luksusowego środka komunikacji.

Jakkolwiek jednak w roku 1934 — Sir Herbert Austin przepowiadał, iż w ciągu najbliższych dziesięciu lat ilość kursujących samochodów w Anglii wyniesie do 10.000.000 sztuk — nasycenie, choćby ze względu na gęstość zaludnienia — nastąpić musi wcześniej. Dalszą analizę rynku angielskiego i ogólny przegląd stanu przemysłu samochodowego Wielkiej Brytanii podam w 2-ej części niniejszego artykułu.

Inż. dypl. K. Podhorski-Okołów.

Międzynarodowa Wystawa w Paryżu



Pawilon prasy na Międzynarodowej Wystawie w Paryżu.

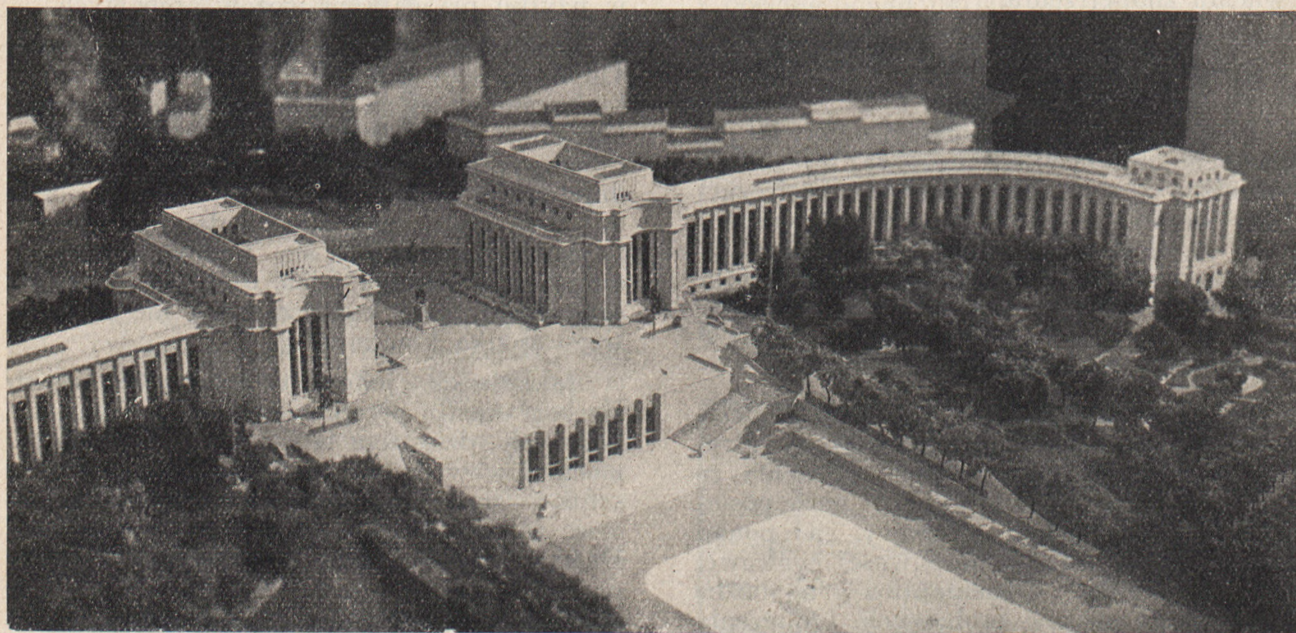
Międzynarodowa Wystawa „Sztuki i Techniki w życiu współczesnym" otworzy swe podwoje w Paryżu w roku 1937.

Wystawa zajmie powierzchnię 66 ha i rozłoży się na obu brzegach Sekwany, od Placu Zgody do mostu Grenelle, na przestrzeni 3,5 km. Rzeka stanowić więc będzie główną oś. Mniejsza oś, prostopadła do Sekwany, będzie przebiegać od placu Trocadero do Pola Marsowego, koło wieży Eiffel'a.

„Grand Palais" i Cours la Reine, dwa nowe muzea na Quai de Tokio i Esplanada Inwalidów znajdą się w granicach Wystawy; zamknie ona więc w swym obrębie najpiękniejsze dzielnice Paryża.

Trzydzieści trzy wielkie arterie zakończone zostaną 25 bramami, w tem 9 głównych. Dwie bramy prowadzić będą do ośrodka rozrywkowego des Inwalides.

Tereny przeznaczone dla działu zagranicznego, położone są po obu stronach Sekwany, koło mostu Jeny. Zajmą one część placu Honorowego leżącego centralnie na linii, idącej od głównego wejścia Trocadero do Pola Marsowego. Pałace i pawilony, wzniesione przez każdy kraj, będą rozrzucone wśród tarasów i ogrodów; w ten sposób zostaną one sharmonizowane z ogólnym planem dekoracyjnym, a rozległe tereny ogrodów umożliwią urządzenie stoisk pod gołym niebem. Pawilon polski bę-



Przebudowany gmach Trocadero w pobliżu placu Warszawy. Na tym placu stanie pawilon polski.

dzie zbudowany na placu Warszawy, niedaleko wieży Eiffla.

Na wybrzeżu Sekwany powstaną wielkie pawilony przemysłowe. Pod arkadami wieży Eiffel'a demonstrowane będą zdobycze ostatnich lat: kino, radio, telewizja i t. d. Nieco dalej Pałac Prasy o kształtach ultra - nowoczesnych oraz pawilony: Reklamy i Aprowizacji.

Oprawa świetlna i dźwiękowa stworzą z Sekwany rzekę światła; jedną z wielkich nowości Wystawy 1937 r. będzie to, że nie sprawi ona wrażenia posępnego, lecz przybierze szatę czarodziejską.

W czasie licznych zabaw wieczornych przygotowywanych według dokładnie określonego programu, efekty wodotrysków, iluminacji i ogni sztucznych będą skoordynowane w różnorodne apoteozy światła i muzyki.

Turystom, zwiedzającym Wystawę będą przyznane wyjątkowe ułatwienia, tak pod względem przejazdu jak i pobytu. Ułatwienia te rozciągną się również i na tych, którzy zechcą zwiedzić Francję. Cudzoziemcy będą mogli udać się do Paryża i jeździć po całej Francji ze zniżką 50%-wą na kolejach francuskich.

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

KONKURS NA PROJEKT ODZNAKI MOTORYZACYJNEJ

Polski Touring Klub w porozumieniu z Ligą Popierania Turystyki rozpisuje Konkurs na projekt Państwowej Odznaki Motoryzacyjnej.

Odznaka winna być zaprojektowana na wzór Państwowej Odznaki Sportowej (POS).

Projekty należy składać w zapieczętowanych kopertach do biura Polskiego Touring Klubu, Kredytowa 5 do dnia 1 marca 1937 r. — godz. 2 po popł. — z napisem: KONKURS NA P. O. M.

Autorom trzech najlepszych projektów, uznanych przez Sąd Konkursowy wypłacone zostaną nagrody pieniężne, a mianowicie:

pierwsza nagroda zł. 150.—
druga „ „ 100.—
trzecia „ „ 50.—

Wyniki Konkursu ogłoszone będą do dnia 10 marca 1937 r.

Wszystkie złożone P. T. Klubowi prace stają się własnością Klubu i Klub ma prawo podać w swym organie prasowym „Touring" ich fotografie.

Skład Sądu Konkursowego ogłoszony zostanie w styczniu 1937 r.

RAJD KRAJOZNAWCZY PO POLSCE POD HASŁEM „W MOTORYZACJI SIŁA POLSKI"

Pod protektoratem Pana Premjera Generała D-ra Fel. Sławoj - Składkowskiego i pułk. dypl. J. Ulrycha, Ministra Komunikacji odbędzie się w czasie od 16 -go do 18-go kwietnia 1937 r. Rajd krajoznawczy po Polsce pod hasłem „W motoryzacji — siła Polski"

Rajd ma na celu propagandę krajoznawstwa i spopularyzowania motoryzacji kraju.

Zawodnikami mogą być członkowie Polskiego Touring Klubu, Klubów zrzeszonych w A. I. T. (Alliance Internationale de Tourisme) Automobilklubu Polski i Polskiego Związku Motocyklowego, Klubów afiliowanych przy A. P. i P. Z. M. oraz Klubów zrzeszonych w A. I. A. C. R. i F. I. C. M. Zawodnicy nie należący do żadnej z tych organizacji muszą być wpowadzeni lub poleceni przez 2 członków jednego z wymienionych wyżej Klubów. —

W raidzie mogą brać udział wszelkiego rodzaju samochody oraz motocykle, odpowiadające warunkom dopuszczenia do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

Pojazd mechaniczny zawodnika może być również prowadzony przez osoby towarzyszące zawodnikowi. Kierowcy i pojazd muszą posiadać wszelkie dokumenty, wymagane przez władze policyjne.

Zgłoszenia, wpisowe, terminy zgłoszeń.

Zgłoszenia udziału w raidzie, dokonane na specjalnej karcie zgłoszeń, należy nadsyłać do Sekretariatu Polskiego Touring Klubu (Warszawa, Kredytowa Nr. 5 w terminie do dnia 10 kwietnia 1937 r. do godziny 16-ej.

Wpisowe, łącznie z parkingiem na mecie głównej i metach regionalnych oraz należnością za plakietę wynosi:

a) dla członków Polskiego Touring Klubu: od samochodu zł. 20, od motocykla zł. 10;

b) dla członków Klubów oraz zawodników nie stowarzyszonych: od samochodu zł 30, od motocykla zł. 15.

Szlaki raidu. —

Każdy z zawodników obrawszy sobie dowolną marszrutę nie mniej jednak jak 150 kilometrów, musi dojechać do mety głównej lub co najmniej do jednej z met regionalnych.

Jako miejsce startu wolno obrać każdą miejscowość, na terenie Rzeczypospolitej, w której znajduje się jedna z władz (urzędów) podanych niżej, a upoważniona do poświadczenia startu.

Podstawą do ustalenia odległości przebytej w raidzie oraz klasyfikacji, jest mapa P. T. Klubu na rok 1936/37 i wykazany na niej kilometraż. Za odległość przebytą uważa się odległość od startu do mety, na której zawodnik raid ukończył, obliczoną najkrótszą drogą po szosie (drodze bitej) z uwzględnieniem udokumentowanych w karcie drogowej punktów przejazdowych.

W wypadkach gdy pomiędzy miastami powiatowymi lub pomiędzy miastem powiatowym a wojewódzkim brak komunikacji szosowej, lub gdy pomiędzy tymi miastami istnieją odcinki drogi grun-

towej (przerwy) dopuszczalny jest przejazd po drodze gruntowej uwidocznionej na mapie PTKlubu, przyczym przejazd ten punktowany będzie podwójnie. Postanowienie te stosuje się analogicznie do miejscowości, z których nastąpił start zawodnika oraz miejscowości godnych zwiedzenia jeżeli nie posiadają one połączenia szosą.

Przejazdy powtórne tą samą drogą nie są zakazane, lecz trasa przebyta ponownie nie wchodzi do klasyfikacji, objazdów z powodu stałego lub czasowego zamknięcia dróg publicznych, chociażby nawet niewątpliwych, nie bierze się pod uwagę z wyjątkiem objazdów ogłoszonych w czasopiśmie „Touring", za które dolicza się zawodnikowi 0,5 punkta do obliczenia współczynnika odległości.

Poświadczenie startu i meldunki o przejeździe.

Poświadczenie startu mogą udzielać na terenie całej Rzeczypospolitej:

1) władze klubowe PTKlubu i Automobilklubów, 2) władze administracji ogólnej (Starostwa), 3) komendy, komisariaty i posterunki policji państwowej 4) urzędy i agencje pocztowe, 5) urzędy skarbowe i celne, 6) urzędy kolejowe, 7) władze samorządowe (zarządy miejskie, gminne i sołectwa).

Zawodnicy startujący po za granicami Rzeczypospolitej mogą obrać jako miejsce startu tylko siedzibę jednego z Klubów zrzeszonych w A. I. T., A. I. A. C. R. lub F. I. C. M., od którego muszą uzyskać poświadczenie startu, Odległość (trasa) przebyta przez tego zawodnika po za granicami Rzeczypospolitej, od miejsca startu do położonego na trasie punktu granicznego, obliczona będzie najkrótszą drogą bez względu na punkty przejazdowe, chociażby nawet udokumentowane na podstawie map z kilometrażem okazanych przez zawodnika przedstawicielowi Jury po przybyciu na metę.

Czas startu. —

Start zawodników może nastąpić w dowolnym czasie w dniach 16, 17 i 18 kwietnia 1937 r., nie wcześniej jednak niż w dniu 16 kwietnia 1937 r. o godzinie 16 m. 00.

Minimalne warunki krajoznawcze.

Dla ubiegających się o nagrodę klubową konieczne jest uzyskanie w karcie drogowej meldunków o przejeździe przez co najmniej 2 miasta wojewódzkie i 8 miast powiatowych; dla ubiegających się o nagrodę specjalną lub lokalną konieczne jest, po za spełnieniem warunków określonych dla zdobycia danej nagrody, uzyskanie meldunków o przejeździe przez co najmniej 1 miasto wojewódzkie i 5 miast powiatowych, przy czym miejsca startu, dojazdy do met regionalnych i mety głównej, oraz powtórne przejazdy przez miasta wojewódzkie i powiatowe nie wchodzą w rachubę.

Dojazd do mety regionalnej (met regionalnych) policzony będzie wyjątkowo, jako przejazd przez miasto wojewódzkie zawodnikom, którzy wystartują dalej od mety głównej w m. st. Warszawy.

Za miasta wojewódzkie i powiatowe w zrozumieniu niniejszego regulaminu uważa się miasta oznaczone, jako wojewódzkie i powiatowe na mapie samochodowej PTKlubu na rok 1936/37 bez względu



Polesie. Moczary. *Fot. Z. Chomętowska.*

na faktyczną siedzibę urzędów wojewódzkich i starostw oraz podział administracyjny, jaki obowiązywać będzie w dniach raidu.

Miasto Gdynię uważa się w zrozumieniu niniejszego regulaminu, jako miasto wojewódzkie. Mety regionalne otwarte będą w dniu 17 kwietnia 1937 r.

Meta główna otwarta będzie w Warszawie w dniu 18 kwietnia 1937 r. na placu Marszałka Piłsudskiego od godziny 14.00 do 17,00 bez punktów karnych i od godziny 17.00 do 18.00 z doliczeniem punktów karnych. Za moment przybycia na metę uważa się moment przejechania linii mety. Czasem obowiązującym jest czas podawany przez Polskie Radio.

MIEJSCOWOŚCI GODNE ZWIEDZENIA

Dla podkreślenia charakteru krajoznawczego raidu przewiduje się możliwość zatrzymania się zawodników w miejscowościach godnych zwiedzenia. By jednak zatrzymanie się dla celów krajoznawczych nie odbiło się niekorzystnie na klasyfikacji zawodnika, wprowadza się specjalnie korzystną punktację po 1,5 punktów za każde 10 minut zatrzymania się w miejsowościach niżej wymienionych. Obowiązuje jednak zatrzymanie się przez cały czas podany w spisie obok każdej miejscowości. Czas zwiedzania potrącony będzie z czasu ogólnego, przyjętego do obliczenia średniej szybkości (jak wypoczynek).

Zwiedzanie ponad czas regulaminowo wymagany nie będzie dodatnio punktowane, ani też odliczane z ogólnego czasu jazdy.

O ile miejscowość godna zwiedzania jest miastem wojewódzkim lub powiatowym zwiedzanie tej miejscowości będzie równocześnie punktowane, jako przejazd przez miasto wojewódzkie lub powiatowe na zasadach ogólnych. Przejazdy przez te miasta zalicza się również do minimum kajoznawczego uprawniającego do ubiegania się o nagrody klubowe specjalne i lokalne, o ile nie podlegają one wyłączeniu na zasadzie postanowień tegoż paragrafu.

Okoliczność, że miejscowość godna zwiedzenia obrana została jako siedziba mety regionalnej za miejsce wypoczynku nie stanowi przeszkody do zaliczenia punktów dodatnich z tytułu zwiedzenia, o ile tylko czas wypoczynku, podlegający odliczeni i nie jest mniejszy od minimalnego czasu zwiedzenia. Do miejscowości godnych zwiedzenia zalicza się: (podaje się przykładowo).

Województwo Białostockie:

Augustów 20 min zwiedzenia (3 pkt.), Białowieża 20 min. zwiedzenia (3 pkt.), Druskieniki 30 min. zwiedzenia (7,5 pkt.), Grodno 30 min. zwiedzenia (4,5 pkt), Łomża 30 min. zwiedzenia (4,5 pkt.), Supraśl 10 min. zwiedzenia (1,5 pkt.).

I tak dalej województwa i miasta w województwach w porządku alfabetycznym.

Średnia szybkość.

Średnia szybkość obliczona będzie na podstawie ogólnej ilości przejechanych i uznanych kilometrów, podzielonej przez czas od chwili startu do chwili przyjazdu na metę główną lub jedną z met regionalnych, na której zawodnik zgłosił ukończenie raidu, po odliczeniu przerw w podróży dla wypoczynku oraz czasu poświęconego na pobyt w miejscowościach godnych zwiedzenia. Inne przerwy w podróży odliczane nie będą.

W klasyfikacji uwzględnione będą:

a) współczynnik odległości,
b) współczynnik szybkości,
c) współczynnik krajoznawczy,
d) współczynnik obciążenia.

Nagrody klubowe indywidualne.

Ustanawia się następujące nagrody klubowe indywidualne dla zawodników, którzy dojadą do mety głównej:

a) I nagroda klubowa — dla zawodnika, który z klasyfikacji ogólnej zajmie I miejsce,
b) II nagroda klubowa — dla zawodnika, który z klasyfikacji ogólnej zajmie II miejsce,
c) III nagroda klubowa — dla zawodnika, który z klasyfikacji ogólnej zajmie III miejsce,
d) IV nagroda klubowa — dla zawodnika, względnie osoby towarzyszącej zawodnikowi, bez względu na miejsce w klasyfikacji ogólnej, który w czasie raidu dokona najwięcej uznanych za bardzo dobre zdjęć fotograficznych, widoków z natury, osobliwości przyrodniczych, zabytków sztuki i architektury, inwestycji o znaczeniu ogólno państwowym, mieszkańców charakterystycznych terenów etnograficznych w strojach ludowych i t. p.

Zdjęcia nagrodzone oraz negatywy tych zdjęć przechodzą na własność Polskiego Touring Klubu z prawem wykonywania dalszych odbitek oraz reprodukowania w czasopismach i wydawnictwach PT Klubu. Tytułem zwrotu kosztów wykonania nagro-

dzonych zdjęć PTKlub wypłaci, niezależnie od nagrody, kwotę złotych 50.

O ile względy techniczne zezwalają — zdjęcie winno obejmować także pojazd zawodnika lub część pojazdu z czytelnym napisem i numerem raidowym.

Zawodnikom, którzy ukończą raid na jednej z met regionalnych przysługuje prawo ubiegania się jedynie o nagrody lokalne i specjalne. Zawodnicy ci do nagród klubowych i zespołowych klasyfikowani nie będą.

Poza tym ustanawia się:

a) **Nagrody specjalne;**
b) **Nagrody zespołowe** ,
c) **Nagrody lokalne.**

Nagrody lokalne, które nie zostały w czasie raidu zdobyte przechodza na własność PTKlubu z tem, że najdalej do roku 1939 włącznie PTKlub (najbliższa Delegatura Okręgowa) obowiązany jest zorganizować imprezę, fragmentem której będzie przejazd przez odnośną miejscowość w warunkach możliwie najbardziej zbliżonych do wymogów statutu nagród regionalnych.

Plakiety.

Zajmujący 6 pierwszych miejsc w klasyfikacji ogólnej otrzymują prócz nagród artystycznie wykonaną plakietę z napisem „Zdobywcy miejsca“ Poza tym wszyscy zawodnicy, którzy ukończą raid wypełniając warunki tegoż raidu otrzymają artystycznie wykonaną plakietę.

Szczegółowy regulamin będzie rozesłany przez Polski Touring Klub. osobom, pragnącym wziąć udział w tym interesującym Raidzie.

KALENDARZYK IMPREZ SAMOCHODOWYCH NA ROK 1937

Luty 6. Ogólnopolski Zjazd Gwiaździsty do Zakopanego.

Kwiecień 16, 17, 18. Ogólno-polski Raid Krajoznawczy po Polsce.

Maj 6. Jazda Konkursowa, Warszawa—Spała oraz Zjazd Gwiaździsty do Spały.

Maj 15, 16, 17. Wycieczka w Góry Świętokrzyskie.

Maj 27. Wycieczka plakietowa do Łowicza i Złakowa na Boże Ciało.

Czerwiec 6. Ogólno-polski Zjazd Gwiaździsty do Warszawy z okazji otwarcia wystawy motoryzacyjnej (data może ulec przesunięciu).

Czerwiec 12, 13. Wycieczka towarzyska w „nieznane“.

Czerwiec 26, 27, 28, 29. Trzydniowa Wycieczka do Augustowa połączona z próbą sprawności (mały P.O.M.).

Lipiec 18—25. Wycieczka na Wystawę Międzynarodową do Paryża.

Sierpień 14, 15. Raid szosowo terenowy na Kurpie, połączony z próbą sprawności.

Wrzesień 19. Raid na obchód Winobrania do Zaleszczyk (data może ulec zmianie w zależności od zmiany daty obchodu Winobrania).

Październik 2, 3. Jesienna wycieszka towarzyska do Białowieży.



Na Polesiu. *Fot. Z. Chomętowska.*

Październik 17. Pościg za lisem w połączeniu Warszawy i Delegatury w Łodzi.
Listopad 7. Zakończenie sezonu.

Poza tym odbędzie się w sezonie jeden Raid dla pań oraz wycieszka do Budapesztu na uroczystości odsłonięcia pomnika Stefana Batorego (data odsłonięcie pomnika jeszcze nie ustalona).

O dodatkowych imprezach organizowanych z okazji wydarzeń specjalnych będą automobiliści informowani przez ogłoszenia w miesięczniku „TOURING".

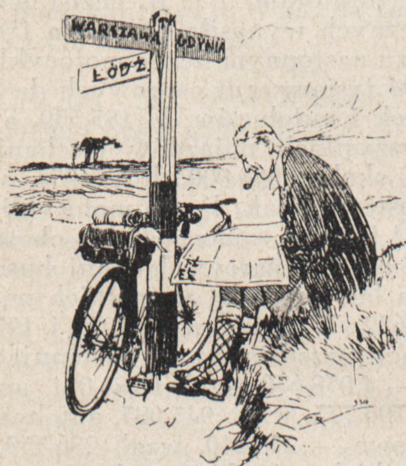
Wyniki konkursu na ilość przeiechanych kilometrów w roku 1936

W dorocznym popularnym konkursie Polskiego Touring Klubu na ilość przejechanych kilometrów — następujące osoby, które osiągnęły regulaminowe „minimum" kilometrów — zdobyły pamiątkowe plakiety:

Lista kolejna	Nr. porz. zgł.	
1. Chrol - Frolewicz Donat	7	17.867 km.
2. Lande Stefan Jerzy	40	14.127 „
3. Heller Samuel	3	11.907 „
4. Świtalski Ferdynand	55	10.996 „
5. Brodzka Irena	37	10.922 „
6. Pajewski Witold	30	10.088 „
7. Gutman Leon	2	10.030 „
Wyżej wymienieni zdobyli plakiety złote.		
8. Mortier Marc	11	7.129 „
9. Fogel Harry	38	6.450 „
10. Heller Paweł	17	6.412 „
Wyżej wymienieni zdobyli plakiety srebrne.		
11. Liskiewicz Stefan (motocykl)	41	3.233 „
12. Zdrojewski Eug.	16	3.992 „
13. Piotrowski Jan	13	3.719 „

Wyżej wymienieni zdobyli plakiety brązowe.

D R O G I



KOMUNIKAT DROGOWY.

Polski Touring Klub podaje do wiadomości automobilistów, motocyklistów i innych osób zainteresowanych, że:

1) Wskutek ukończenia robót przebudowy jezdni na odcinku traktu Puławskiego km. 5,570 do km. 8,600 zostaje otwarty dla ruchu kołowego wymieniony odcinek drogi.
2) Wskutek dokonania robót częściowej przebudowy jezdni i filarów mostu przez rz. Wisłę w Wyszogrodzie, zostaje otwarty ruch kołowy na wymienionym moście, i jednocześnie na tym moście zostaje ograniczony do pojazdów, ciężar których wraz z jadącymi i ładunkiem nie przekracza 5 tonn i do szybkości ruchu 10 km. na godzinę.
3) Przerwy w komunikacji na drogach powiatowych i gminnych w/g stanu na dzień 1 grudnia 1936 r. w powiecie Stołpeckim. Na drodze powiatowej Mir — Suła na 13 klm. zostaje wstrzymany ruch promu na okres zimowy przez rzekę Niemen w miejscowości Żuków—Borek. Przerwa w komunikacji od 1 grudnia 1936 r. do 15 kwietnia 1937 r. Objazd na Stołpce po zamarznięciu rzeki po lodzie. Długość objazu 32 klm.
4) Na drodze gminnej Turzec — Jeremicze — Derewno na 6 klm. zostaje rozebrany most pływający na rzece Niemen w miejscowości Jeremicze. Przerwa w komunikacji od 1 grudnia 1936 r. do 1 kwietnia 1937 r. Objazd na Stołpce (po zamarznięciu rzeki po lodzie). Długość objazdu 64.40 klm.

KRONIKA TURYSTYCZNA I SAMOCHODOWA



DALSZE ULGI PODATKOWE W ZWIĄZKU Z MOTORYZACJĄ

Dowiadujemy się, że w dniach najbliższych, będzie ogłoszony okólnik Min. Skarbu zwalniający zupełnie od opłat stemplowych podania i zaświadczenia o dopuszczalności typu, podania o wydanie dowodu rejestracyjnego i sam dowód poświadczenia celem przedłużenia dowodu rejestr. i same przedłużenia, zawiadomienia, że pojazd ma być przeznaczony do użytku publicznego, zawiadomienia, że pojazd jest nieużywany i poświadczenia tej zmiany w dowodzie, podania o przeniesienie pojazdu do innego województwa i zaświadczenia o przeniesieniu w dowodzie, podania o czasowe dopuszczenie pojazdów do ruchu i pozwolenia na takie dopuszczenie.

Również zwolnione zostają od opłat stemp. podania o pozwolenie na prowadzenie i same pozwolenia, podania o zwrot pozwoleń czasowo odebranych, podania o dopuszczenie na drogach publicznych pociągu drogowego, podania i pozwolenia o wydanie międzynarodowego świadectwa samochodowego i międzynarodowego świadectwa na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Pozatem nowe rozporządzenie wykonawcze do ustawy o państw. podatku przemysłowym wprowadza daleko idące ulgi w cenach świadectw przemysłowych dla przedsiębiorstw wynajmu garażów oraz dla szkół kierowców samochodowych.

NOWE SCHRONISKO W SŁAWSKU

Już niedługo, bo 22 grudnia 1936 r., zostanie wykończony i oddany do użytku wspaniały, nowoczesny gmach schroniska narciarskiego, zbudowanego w Sławsku przez Ligę Popierania Turystyki.

Dzięki temu Sławsko, rozporządzające doskonałymi terenami narciarskimi i będące ulubionym ośrodkiem weekendowym dla lwowian, zarówno w lecie jak i zimą, zyska możność obsłużenia i zakwaterowania znacznej liczby turystów w najdogodniejszych warunkach i po bardzo niskich cenach.

Budowa schroniska została przed paru laty zapoczątkowana przez klub „Czarni", który nie mógł jej zrealizować spowodu braku funduszów. Mury przeszły na własność Skarbu Państwa, który z kolei odstąpił je Lidze Popierania Turystyki i ta dopiero w ostrym tempie wzięła się do budowy gmachu, dzięki czemu znajduje się on już na ukończeniu, jeszcze w grudniu napełni się wesołym gwarem narciarzy.

Gmach schroniska jest dwupiętrowy: na parterze mieści się hall, jadalnia, pokoje reprezentacyjne i klubowe, zarząd schroniska, wreszcie warsztaty narciarskie.

Pierwsze i drugie piętro są przeznaczone na pokoje gościnne dwu i cztero osobowe i sale zbiorowe mieszczące po 16 osób. Ponadto na pierwszym piętrze znajduje się obszerna bawialnia z radiem, czytelnią pism etc. Własna elektrownia, centralne ogrzewanie, woda i kanalizacja dopełniają rynsztunku nowoczesnego domu, który położony w pobliżu dworca kolejowego, stał się chlubą i ozdobą Sławska.

OLBRZYMI ROZWÓJ MOTORYZACJI RZESZY

Urząd statystyczny Rzeszy ogłosił dane o stanie motoryzacji w Niemczech w dniu 1-go lipca b. r. Ogłoszone cyfry dają zarazem pojęcie o postępach, jakie motoryzacja Niemiec uczyniła od r. 1932.

W roku 1932 liczba motocykli wynosiła 819.178, pojazdów osobowych 486.000, aut ciężarowych i autobusów 163.694; łącznie z ciągnikami, traktorami i t. p. liczba pojazdów mechanicznych wynosiła bez mała 1½ miliona. W roku następnym liczba motocykli wzrosła do 894 tysiący, aut osobowych do 569.597, ciężarówek i autobusów do 185.559, a łączna liczba wszystkich pojazdów mechanicznych wynosiła około 1.690.000. Rok 1934 przynosi dalsze postępy. I tak: liczba motocykli dochodzi do 984 tysięcy, samochodów osobowych do 661.773, aut ciężarowych i autobusów do 204.430, a łączna liczba wszystkich pojazdów do 1.887.632. Wreszcie w r. 1935 i 1936 stan motoryzacji przedstawia się następująco: motocykle — 1.058.656 wzgl. 1.184.081, auta osobowe — 795.775, wzgl. 945.085, autobusy i auta ciężarowe — 258.210, wzgl. 286.559, liczba zaś wszystkich pojazdów mechanicznych, wliczając ciągniki, traktory i t. p. wynosi 2.157.811, wzgl. 2.474.591.

W okresie do połowy 1936 r. przyrost motocykli wyniósł blisko 365 tys. (44.50%), aut osobowych — 459 tys. (94.5%), ciężarówek i autobusów około 123 tys. (75%), a wszystkich wogóle pojazdów mechanicznych ok. 975 tys., czyli 65%.

W r. 1932 jeden motocykl przypadał na 79 mieszkańców, w r. 1935 na 63, a w r. bież. na 57; jedno auto osobowe przypadało w r. 1932 na 130 mieszkańców, w r. ub. na 82, w roku zaś bieżącym na 70 tylko.

SAMOCHODY „SKODA-POPULAR" W POŁUDNIOWEJ AFRYCE

Otrzymujemy interesujące wiadomości o rozwoju i produkcji eksportu czeskich samochodów „Skoda", a zwłaszcza najmniejszego modelu Popular z silnikiem o pojemności cylindrów 1 l. i mocy 22 KM.

Dzięki doskonałości wozów „Popular" zdobyły Zakłady Skody nietylko pierwsze miejsce na rynku czechosłowackim, lecz osiągnęły też znakomite wyniki w eksporcie do wielu krajów europejskich, a nawet zamorskich.

Większe ilości samochodów „Skoda" dostarczono w r. 1935 i 1936 do Francji, Szwajcarii, Holandii, Hiszpanii, Belgii i Jugosławii, a z krajów zamorskich do Algieru, Palestyny, Persji, Indyj Brytyjskich, Siamu, Południowej Afryki i Południowej Ameryki.

Z sukcesów sportowych wymienić należy ekspedycję 4-ch wozów Skoda-Popular z Pragi przez Małą Azję, Persję, Afganistan do Indyj, która miała miejsce w r. 1934; podróż redaktora Elstnera z żoną w roku 1936 na przestrzeni 25.000 km. z Pragi przez Stany Zjednoczone do Meksyku i przez Kalifornię do New Yorku; podróż samochodem Skoda-Rapid naokoło świata, w ciągu 97 dni; zwycięstwo samochodu Skoda-Rapid w olimpijskim zjeździe gwiaździstym do Berlina.

Jednym z ostatnich sukcesów jest wspaniały wynik seryjnego wozu Skoda-Popular w wyścigu południowo - afrykańskim, który należy do najcięższych zawodów światowych, gdyż prowadzi przez dżungle i pustynie, nieposiadające prawidłowych dróg. Trasa wyścigu prowadzi z Nairobi do Johannesburga przez terytorium Tanganyika, Północną Rodezję, Nyassaland, portugalską Afrykę i Południową Rodezję; długość trasy wynosi 2.800 mil ang. t. zn. ok. 4.500 km., którą zawodnicy, jadący na wozie Skoda-Popular pp. A. G. van Vuuren i J. van der Berg, pomimo wylewu rzeki Zambesi przebyli w ciągu 87 godzin, czyli z przeciętną szybkością 51 km. na godzinę, bez żadnego defektu.

Samochód Skoda-Popular zakwalifikowany został jako jedyny z wozów małolitrażowych, uczestniczących w zawodach i zrównał się z najsilniejszymi maszynami amerykańskimi, przygotowanymi i wyekwipowanymi specjalnie do trudnego wyścigu.

ZWALCZANIE NIEPRZEPISOWEJ JAZDY W NIEMCZECH

Ostatnio zastosowano w Niemczech następujące środki represyjne przeciw kierowcom, względnie właścicielom samochodów, którzy swą nieprzepisową lub lekkomyślną jazdą, spowodują wypadki śmierci, lub kalectwo osób jadących i przechodniów lub uszkodzenia innych przedmiotów.

1. Każdy kierowca samochodu, który nie jest ubezpieczony od prawnej odpowiedzialności za wypadek, a spowoduje nieszczęśliwy wypadek z własnej winy, traci upoważnienie do kierowania samochodem.

2. Na wzór amerykański, wciąga się do pozwolenia jazdy wszystkie nagany i kary nałożone przez władze, aby w ten sposób mieć odrazu ewidencję, co do wad i braków fachowych danego kierowcy.

3. Władze policyjne i sądy zostają w drodze odpowiednio zarządzonej współpracy, wciągnięte do akcji zwalczania wypadków samochodowych. Kary administracyjne i sądowe będą odpowiednio zaostrzone na nieoględnych i szkodliwych kierowców. Szczególnie nastąpi to w razie, gdy kierowca ucieka z miejsca wypadku i stara się zacierać ślady swego przewinienia.

4. Wprowadzony będzie przymus ubezpieczenia samochodów od odpowiedzialności prawnej w razie wypadku, podobnie jak to ma miejsce w Anglii, Finlandii, Irlandii, Norwegii, Austrii, Rumunii, (tyko dla samochodów ciężarowych), Szwecji, Szwajcarji, Czechosłowacji i t. p.

NUVOLARI ZWYCIĘŻA W „WIELKIEJ NAGRODZIE WĘGIER" 111,88 KM. NA GODZ.

Rozegrany ostatnio w Budapeszcie poraz pierwszy międzynarodowy wyścig o „Wielką Nagrodę Węgier" zakończył się zwycięstwem włoskiego kierowcy Tazio Nuvolari na „Alfa Romeo", który wyprzedził dwóch kierowców Auto Unionu Bernarda Rosemeyer i Achille Varzi, którzy zajęli drugie i trzecie miejsca, jak również kierowcę Mercedes-Benzu Manfreda von Brauchitsch, kierowcę Alfa Romeo Tadini i von Deliusa prowadzącego Auto Union, którzy zajęli następne miejsca kolejności. Sportowa walka, której przyglądało się przeszło 50.000 osób obfitowała od początku do końca w niespodzianki, trzymające w ogromnym napięciu uwagę widzów. Słońce paliło niemiłosiernie nad Budapeszteńskim miejskim laskiem, przez który prowadziła pięcio-kilometrowa trasa z 22-ma bardzo niebezpiecznemi zakrętami. Trasa posiadała tylko jedną prostą linję długości 750 m. i musiała być uważaną za bardzo niebezpieczną i trudną. Do tego jeszcze palące słońce tak rozmiękczyło świeże pokrycie trasy smołą, że koła wielkich wyścigowych maszyn nie znajdowały należytego oporu na drodze, grzęznąc w niej.

Od startu wyszedł na czoło wiele ryzykujący Rosemeyer, zainicjowawszy b. ostre tempo. Na 11-ej rundzie zmienił go mistrz Europy Rudolf Caracciola, a Manfred von Brauchitsch i Nuvolari zajęli następne miejsca. Po 2-ch godzinach i 14,03 sek. Nuvolari skończył wyścig mając przeciętną 111,88 km. na godzinę i został w ten sposób zwycięzcą pierwszej Wielkiej Nagrody Węgier. Bernard Rosemeyer minął celownik tylko o 13 sekund za nim, a Varzi i Manfred von Brauchitsch z różnicą jednego okrążenia w tyle zajęli trzecie i czwarte miejsca przed Tadini i von Delius. Z 11-tu startujących kierowców dojechało do mety 8-iu.



Zmotoryzowany wielbłąd: Nowy autobus pasażerski, przeznaczony do kursowania przez Saharę na szlaku Alger — In Salah.

REZULTAT ANGIELSKIEJ „TOURIST TROPHY"

W wielkich angielskich wyścigach motocyklowych o „Tourist Trophy" w klasie 250 ccm. zwycięzcą został Anglik Foster na New Imperial z przeciętną na godzinę 119,541 klm., drugie miejsce zajął Tyrell Smith na Excelsiorze, trzecie Arthur Geiss na DKW. Na niemieckim motocyklu DKW jechał również Anglik Stanley Woods, który prowadził wyścig przez 5 pierwszych okrążeń, następnie zaś wskutek defektu maszyny został zmuszony do wycofania się. W wyścigu dla motocykli klasy 500 ccm. zwyciężył Guthrie na Nortonie, Stanley Woods na Velocette i Fritsch — Anglja na Nortonie zajęli drugie i trzecie miejsca, przyczem Guthrie ustanowił rekord — trasy przebywając 138.080 klm. n/godzinę.

WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

Amerykaninowi Jenkins udało się znów pobić rekord światowy na godzin 24 jazdy. Średnia szybkość 241 km. 660 na godzinę doszła u Jenkinsa do 247 km. 445, co jest wyczynem nadzwyczajnym.

5938 km. przejechał Jenkins na swym zbudowanym specjalnie samochodzie Duesenberg. Poprzedni rekord należy do John Cott'a

* * *

Jenkins nie poprzestał tylko na tym jednym wyczynie 24-godzinnym, ale jadąc w dalszym ciągu, 48 godzin ustanowił nowy rekord, wykazując przeciętną 239.236 na godzinę, bijąc rekord ustanowiony przez Eyston'a i Denly'a, którzy mieli przeciętną szybkość w ciągu 48 godzin — 219 km. 436.

* * *

Niemieckie Ministerstwo Komunikacji informuje, że od chwili rozpoczęcia wydawania komunikatów o ilości śmiertelnych wypadków w Niemczech, cyfry nieszczęśliwych śmiertelnych wypadków tygodniowe są następujące: 147, 134, 110, 88.

* * *

W maju 1936 roku zostało zarejstrowanych w Niemczech nowych wozów 54.442. Cyfra ta przekracza o 11% cyfrę zarejestrowanych wozów w miesiącu kwietniu tego roku i o 32% takąż cyfrę z tegoż miesiąca roku przeszłego.

* * *

W roku 1935 angielski przemysł eksportował 1.445.000 świec samochodowych.

* * *

Samochodowy wyścig o Wielką Nagrodę Picardji wygrał siamski książe Bira na angielskim wyścigowym wozie ERA.

Anglia projektuje wysłać większą wycieczkę samochodową na kontynent. Skutkiem tego angielskie samochody, szczególnie w Holandii, Danii, Szwecji, Austrii i Szwajcarii, wystąpią jako silna konkurencja rodzimej produkcji.

* * *

Angielska firma Standard Motor Co. zamierza urządzić warsztaty montażowe w Austrji — by stąd uzyskać wpływy na rynku Bałkańskiego Półwyspu.

* * *

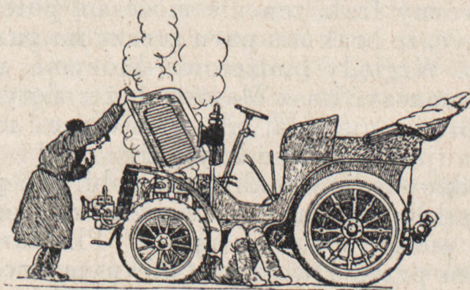
W Norwegii weszły w życie nowe przepisy, dotyczące szybkości samochodów. Samochody kursujące w miastach i najbliższej okolicy mają prawo rozwijania największej szybkości do 35 klm., zaś w szczerym polu do 45 klm. Na szerokich i dalekowidocznych, w perspektywie drogach, dopuszczalną jest maksymalna szybkość do 60 klm.; jednakże szybkość ta musi być tak opanowaną, by wykluczone były możliwości nieszczęśliwych wypadków.

* * *

Niekoronowany król potężnego przemysłu samochodowego w Ameryce Henryk Ford, z okazji 73-ej rocznicy urodzin, otrzymał od uniwersytetu stanu Michigan tytuł doktora „honoris causa".

* * *

W 1939 roku Nowy York urządza wszechświatową wystawę. Prace przygotowawcze na terenie wystawowym znajdują się w pełnym biegu; przy czym w celu usprawnienia tych prac, do tej pory zakupiono za pół miliona dolarów samochodów ciężarowych.



PRZEGLĄD PRASY

Mała rzecz a wstyd...
Konieczność znakowania Warszawy

Pod powyższym tytułem ogłosiła Codzienna Gazeta Handlowa z d. 6—7 grudnia rb. bardzo ciekawy artykuł, który poniżej w całości zamieszczamy.

W lokalu Polskiego Touring Klubu odbyła się z udziałem członków zarządu głównego Touringu i przedstawicieli Komisariatu Rządu konferencja, poświęcona sprawie oznaczenia dróg wjazdowych stolicy. Konferencji przewodniczył prezes Polskiego Touring Klubu p. wiceminister Ferdynand Świtalski.

Podjęte przez ruchliwy Polski Touring Klub zagadnienie oznaczenia dróg wjazdowych i wyjazdowych Warszawy, ma duże znaczenie dla unormowania ruchu automobilowego stolicy. Dziś zagranicą dosłownie w każdym mniejszym i większym mieście a nawet osadzie istnieją widoczne i wyraźne znaki drogowe, wskazujące jasno, dokąd dana droga prowadzi, ile kilometrów jest od danej miejscowości do najbliższego miasta i t. p. Znaki te najczęściej oświetlane wieczorem i nocą, stanowią ogromne ułatwienie dla kierowców pojazdów mechanicznych, którzy przy pomocy tych znaków łatwo mogą się zorientować co do kierunku jazdy bez potrzeby uciekania się do indagowania przechodniów. Znaki takie mają zwłaszcza duże znaczenie dla przejeżdżających cudzoziemców, którzy niejednokrotnie nie znają miejscowego języka.

W Polsce pod tym względem obserwujemy wyraźną poprawę. Są miejscowości, gdzie znakowanie dróg wylotowych nie ustępuje już wzorom zagranicznym. Zdala widoczne tablice, nieraz nawet oświetlane, wyraźne wskazują kierowcy, dokąd dana droga prowadzi.

Wyjątek i to bardzo przykry, stanowi pod tym względem Warszawa, gdzie drogi wylotowe nie posiadają prawie żadnych znaków objaśniających, dokąd dana szosa prowadzi i ile kilometrów ciągnie się. W rezultacie im bliżej stolicy, tym znakowanie dróg staje się coraz gorsze, aż w samym mieście zamienia się w kompletny chaos, który zupełnie dezorientuje przyjezdnego automobilistę. Kierowca, który nie zna dobrze Warszawy, wjeżdżając do tego miasta, nie wie, jakimi ulicami najprędzej i najwygodniej można się dostać do centrum; tak samo nie wie, jaką trasą trzeba jechać, aby wybrnąć z miasta i dostać się na szosę, prowadzącą do Krakowa czy Poznania. Na każdym niemal rogu musi przystawać i wypytwać się, co przecież do przyjemności należeć nie może.

Doprawdy dziwić się trzeba, że władze powołane, a w szczególności Zarząd Miasta, nie pomyślały o tej może drobnej, ale podstawowej do unormowania ruchu automobilowego, sprawie. Jeżeli wydaje się wielomilionowe sumy na budowę nowoczesnych asfaltowych czy betonowych dróg wylotowych, to musi się znaleźć kilkanaście złotych dla ustawienia znaków automobilowych. Kto zamawia sobie wytworny frak, ten nie może się potem tłumaczyć, że brak mu paru groszy na guziki do niego. Względy budżetowe, którymi usiłuje się tłumaczyć nasz Magistrat, że dotychczas tej sprawy nie załatwił, są śmieszne i nie wytrzymują absolutnie krytyki.

Odpowiednie znaki automobilowe przede wszystkim powinny prowadzić do centralnych punktów stolicy np. od Pl. Marszałka i placu przed Dworcem Głównym i wskazywać automobiliście najłatwiejszą trasę do głównych szos wylotowych. Po oznaczeniu dróg wyjazdowych, powinien być załatwiony drugi etap: znakowanie dróg wjazdowych, t. j. prowadzących z głównych traktów do centrum miasta. Trzeci etap powinien obejmować znakowanie dróg podmiejskich. Dziś przyjezdny automobilista długo musi błądzić i wypytywać się, nim trafi na właściwą szosę, prowadzącą np. do Otwocka, Radzymina lub Jabłonny.

Na konferencji, odbytej w Polskim Touring Klubie, przedstawiciele Komisariatu Rządu, który jeszcze przed trzema laty zajmował się sprawą znakowania dróg, prowadzących do Warszawy, zgłosili całkowity akces Komisariatu Rządu do akcji, podjętej przez Touring, oferując mu jaknajdalej idące poparcie i pomoc w szybkim zrealizowaniu opracowanych projektów.

Przypuszczać trzeba, że Zarząd Miasta, aczkolwiek nie reprezentowany pomimo zaproszenia na tej konferencji, również okaże swe poparcie pożytecznej inicjatywie, podjętej przez Polski Touring Klub.

Na konferencji w Polskim Touring Klubie projekt znakowania Warszawy, przedstawiony przez Touring, został zaakceptowany w ogólnych zarysach, a celem szczegółowego opracowania wyłoniono komitet ściślejszy, w którego skład weszli przedstawiciele: zarządu głównego Polskiego Touring Klubu, Komisariatu Rządu i Ligi Popierania Turystyki. Zarezerwowano też miejsce w tym komitecie dla przedstawicieli zarządu miasta.

Może więc teraz dzięki inicjatywie Polskiego Touring Klubu, sprawa znakowania Warszawy, tak ważna dla unormowania ruchu automobilowego stolicy, nareszcie będzie pozytywnie załatwiona, a szybkiemu zrealizowaniu opracowanych projektów nie staną już na przeszkodzie jakieś nowe „zasadnicze" względy. **St. M.**

BEZPIECZEŃSTWO NA DROGACH

W „Biuletynie oficjalnym" Belgijskiego Touring Klubu z d. 1 grudnia 1936 r. ukazał się wyjątkowo interesujący artykuł na temat bezpieczeństwa na drogach. Artykuł ten podajemy poniżej w tłomaczeniu.

W toku ostatniego zebrania „Komitetu Transportów" Międzynarodowej Izby Handlowej poruszono parę spraw interesujących. Pomiędzy tymi sprawami znajdowała się wzbudzająca specjalne zainteresowanie ogółu sprawa bezpieczeństwa na drogach.

Postaramy się zanalizować bardzo interesujący referat pana M. Gosselin. Referat ten dotyczy głównie ruchu w Anglii, ale to co on zawiera dotyczy jednocześnie i wszystkich krajów Europy.

Poniżej podana jest tabelka ilustrująca ilość wypadków na drogach w Anglii od roku 1929 do 1934. Dodatkowo dodane zostały dane, dotyczące Belgii.

	ANGLJA				BELGJA			
Lata	Zabici	Ranni	Ogółem	Stosunek procentowy	Zabici	Ranni	Ogółem	Stosunek procentowy
1929	6.696	170.917	177 613	100 %	429	8.003	8.432	100 %
1930	7 305	177 895	185.200	104.2 %	466	8 858	9.324	110.58 %
1931	6.691	202.119	208.810	111.9 %	395	8.104	8.499	100.8 %
1932	6.667	206 450	214.117	114 %	372	8.021	8.393	100 %
1933	7.202	216.328	223.530	125.8 %	352	8.072	8.424	100 %
1934	7.343	231.603	238.946	134.5 %	364	7.461	8.825	104.66 %

W rubryce „stosunek procentowy“ cyfra roku 1929-go jest podana jako 100, a w latach następnych widoczne jest zwiększenie cyfry ofiar. Zwiększenie to słabe w Belgii, ale dosyć znaczne w Anglii, bardzo niepokoi Rząd tego kraju, który chciał zdać sobie jasno sprawę, jakie rodzaje pojazdów mechanicznych wywołują wspomniane wypadki.

Poniższa tablica ilustruje stosunek ofiar (zabitych i rannych w Anglii) według rodzaju pojazdów mechanicznych.

na zakrętach i skrzyżowaniach dróg, podczas gdy na częściach dróg odkrytych — dobrze widocznych, uważa je za raczej krępujące dla prowadzących samochód.

Znaki drogowe sprzyjają bezpieczeństwu ruchu, ale system znakowania nie powinien być skomplikowany, gdyż wymaga wtedy dużej czujności ze strony kierowcy, którego uwaga będzie rozstrzelona pomiędzy kierowaniem i zwracaniem uwagi na znaki. Znaki te powinny być umieszczone na dosyć dużej

Lata	Pojazdy przeznaczone do użytku publicznego	Tramwaje elektryczne i autobusy	Motocykle	Taksówki	Samochody pryw.	Ciężarówki
1929	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
1930	106.3 %	99,5 %	103.6 %	92.4 %	104.1 %	110.0 %
1931	110.4 %	89.3 %	109,2 %	82.6 %	124.6 %	128.4 %
1932	88.1 %	70.6 %	108.9 %	75.2 %	127.9 %	131.5 %
1933	83 0 %	69.8 %	99.7 %	74.6 %	135.4 %	145.1 %
1934	87.1 %	69.3 %	94.3 %	64.6 %	141.8 %	153.4 %

Cyfry wyżej przytoczone wykazują, że na zwiększenie liczby ofiar składają się tylko automobile turystyczne i ciężarowe, podczas gdy cyfra ofiar spowodowanych wszystkimi innymi rodzajami pojazdów znacznie się obniżyła.

Analizując przyczyny wypadków dochodzimy do następujących wniosków.

Wypadków wywołanych defektami pojazdów było . . .		5%
„ „ „ drogi		5%
„ „ warunkami atmosferycznymi . .		5%
„ których przyczyną była wina osób:		
automobilistów . . .	35%	
pieszych	40%	
rowerzystów	10%	85%
		100%

Analiza wymienionych cyfr doprowadza pana M. Gosselin do następującego bardzo słusznego wniosku:

„Ludzie — oto główne niebezpieczeństwo na drogach. W obliczu niebezpieczeństwa na drogach publicznych, ludzie wykazują inteligencję znacznie niższą, aniżeli zwierzęta“.

Jednocześnie policja angielska analizując 1500 wypadków śmiertelnych, jakie miały miejsce w Anglii wiosną 1934 roku, podkreśla, że w liczbie 1532 ofiar znajdowało się 310 rowerzystów i 857 pieszych, to jest razem 76% wypadków śmiertelnych, pomiędzy zaś wymienionymi 857-oma pieszymi, prawie 70% było w wieku do lat 15-u i ponad lat 55.

A teraz rozpatrzmy środki jakie przedsięwzięła Anglia, by zmniejszyć ilość wypadków śmiertelnych na drogach.

Przede wszystkim podział rozmaitych pojazdów, korzystających z dróg (specjalne dróżki dla cyklistów, chodniki dla pieszych), następnie zaś rozdzielenie szosy jedną, dwiema albo nawet trzema białymi liniami. P. Gosselin w swoim raporcie stwierdza, że linie te są bardzo użyteczne

odległości od skrzyżowania, a nigdy na samym skrzyżowaniu. Autor referatu kładzie duży nacisk na to, by tablice z nazwami dróg były więcej widoczne.

Kontrola nad korzystającymi z dróg.

Autor referatu jest zwolennikiem obowiązku ubezpieczenia samochodu i jego właściciela, ale nie uważa za pożyteczny i celowy przedwstępny egzamin dla otrzymania pozwolenia na kierowanie, który to egzamin uważa za bardzo wątpliwej wartości.

Zdaniem p. Gosselin jest bardzo wskazane ścisłe kontrolowanie dróg przez policję na samochodach. Wyniki patrolowania dobrze zorganizowanego nawet na bardzo **niedużym** odcinku drogi odbijają się dodatnio na wzmożeniu bezpieczeństwa na drogach. Uważa również za wskazane utworzenie sądów specjalnych dla przekroczeń ruchu, natomiast policja powinna mieć prawo karania tylko w wypadkach specjalnie poważnych (?!).

Kontrola pojazdów.

Rowery powinny być zaopatrzone w światła tylne.

Badanie stanu pojazdów mechanicznych, które już obowiązuje w stosunku do wozów ciężarowych, autobusów i autocarów, powinno być rozciągnięte na wszystkie rodzaje pojazdów.

Co się tyczy oświetlenia, to powinno ono, i to w najbliższej przyszłości, być ustandaryzowane i sposób regulowania ujednostajniony. **Droga** ostatecznie odgrywa bardzo dużą rolę w bezpieczeństwie ruchu. Powinna ona być szerokości proporcjonalnej do ruchu odbywającego się na niej i w miarę możliwości, dwa kierunki dobrze oddzielające ruch w jedną i drugą stronę. Powinno się stanowczo znieść skrzyżowania zamaskowane, które są główną przyczyną wypadków.

Co do budowy dróg, oto postulaty p. M. Gosselin:

1) Drogi powinny być budowane z materiału, który odbija sztuczne światło (Beton)

2) Drogi powinny być z jednakowego materiału i jednakowym sposobem konserwowane na całej swej długości,

3) Wzniesienie na zakrętach obowiązkowe,

4) Skraje dróg nie powinny być zbyt wysokie i obcinane wskos. Automobilista nie ma prawa wjazdu na boki, jednakże jeżeli jest wyrzucony pomimo swej woli, lepiej jeżeli zaczepi swoim wozem, aniżeli by się miał znaleźć pod nim.

5) Nawierzchnia nie powinna być śliska.

Należy jeszcze zwrócić specjalną uwagę na jedną sugestję p. M. Gosselin: „Poza środkami represyjnymi, stosowanymi do użytkujących drogi — istnieją jeszcze sposoby perswazji, do których należałoby się uciec. Towarzystwa Asekuracyjne powinny dawać specjalne premie tym, którzy nie mieli wcale wypadków. Ministerium Finansów powinno również wykazać swą inicjatywę w tej dziedzinie. Bezwarunkowo, alarmujące nawoływania przez radio, mogą mieć i mają — pewien wpływ, jednakże wydatna zniżka opłat, przyznanych tym, którzy otrzymają premie od swych Towarzystw Asekuracyjnych za brak wypadków, miałaby bardzo duże znaczenie".

Czasopisma nadesłane

Przemysł naftowy Nr. 20 październik 1936 Nr. 22 z 25 listopada 1936 r.

A. T. S. Nr. 10 październik 1936 Nr. 11 listopad 1936.

Przegląd Polsko - Węgierski Nr. 2 wrzesień — październik 1936.

Turysta w Polsce Nr. 10 październik 1936 Nr. 11 listopad 1936.

Motocykl za październik 1936.

Skrzydlata Polska Nr. 11 listopad 1936.

Wiadomości turystyczne Nr. 21 z dn. 1.11 1936, Nr. 23 z dnia 1grudnia 1936.

The C. T. C. Gazette, Londyn, Nr. 11 listopad 1936, Nr. 12 grudzień 1936.

Deutschland, Berlin, Nr. 11 listopad 1936 i Nr. 12 za grudzień 1936.

Motorwelt, Monachjum, Nr. 21 październik 1936 i Nr. 22 listopad 1936, Nr. 23 z 27.11 1936 r.

Motor, Kopenhaga, Nr. 45 z dn. 7.11 1936 . N. 47 z 21.11 — Nr. 48 z 28.11 1936 i Nr. 49 z dn. 5.12 1936:

Le vie d'Italia, Medjolan, Nr. 11 listopad 1936, Nr. 12 grudzień 1936.

Touring Club de Belgique, Bruksela Nr. 20 z dn. 15.10 1936 Nr. 22 z 15.11 1936 r.

Europa Touring, Bern, Nr. 12.

Ceskoslovensky Motorista, Praha, Nr. 20 październik 1936.

Touring, organ oficj. Szwaj. Touring Klubu, Bern Nr. 42, 43 i 44 z października 1936 Nr. 48 z 26 listopada 1936

Le Motor, Bruksela, Nr. 40, 41, 42, 43 i 44.

L'Echo de Belgrade, Nr. 37, 38 i 39 z października 1936, Nr. 43 z 25.11

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04, P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 2. Tel. 11-40-45.

